Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/447

05. 06. 87

Sachgebiet 923

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 11/138 Nr. 3.148 —**

**Mitteilung der Kommission an den Rat
Geschwindigkeitsbegrenzung in der Gemeinschaft**
»Rats-Dok. 4156/87«

A. Problem

Die EG-Kommission möchte einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und Landstraßen innerhalb der Gemeinschaft einführen.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlages

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Eine Minderheit im Ausschuß hat dem EG-Vorschlag zugestimmt.

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, sich in den weiteren Verhandlungen in Brüssel entschieden gegen den Erlaß einer Richtlinie über die Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Gemeinschaft auszusprechen.

Bonn, den 3. Juni 1987

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	**Börnsen (Bönstrup)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Anlage

Geschwindigkeitsbegrenzung in der Gemeinschaft

(Mitteilung der Kommission an den Rat)

I. Einleitung

1. Auf der Tagung des Rates für Umweltfragen im Juni 1985 verpflichtete sich die Kommission, einen „geeigneten Vorschlag für Geschwindigkeitsbegrenzungen" vorzulegen. Diese Verpflichtung wurde aufgrund des Einflusses der Geschwindigkeit auf den Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen eingegangen. Die Besprechungen über Geschwindigkeitsbegrenzungen betreffen auch die Auswirkung der Geschwindigkeit auf die Sicherheit im Straßenverkehr, den Energieverbrauch, die Abwicklung des Verkehrsgeschehens und die Kraftfahrzeugindustrie.

Diese Mitteilung betrifft die Geschwindigkeit auf Autobahnen, Stadt- und Landstraßen. In allen Mitgliedstaaten gibt es gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf allen Straßenarten. Die gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen gilt jedoch nur für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen, für Personenkraftwagen und Motorräder gilt anstelle der gesetzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung eine empfohlene Richtgeschwindigkeit.

2. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Gemeinschaft für Personenkraftwagen und andere leichte Fahrzeuge reichen von 100 bis 140 km/h auf Autobahnen, von 80 bis 110 km/h auf anderen Landstraßen und von 48 bis 60 km/h in geschlossenen Ortschaften (siehe Anhang 1). In Deutschland gilt für Personenkraftwagen und Krafträder auf Autobahnen die amtlich empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.

Für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen gelten außerhalb geschlossener Ortschaften niedrigere Höchstgeschwindigkeiten, die von 60 bis 100 km/h und sogar 112 km/h für Kraftomnibusse auf britischen Autobahnen reichen.

3. Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen realistisch sein, da sie sonst nicht eingehalten werden. Wenn Kraftfahrer die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht akzeptieren, wird deren Beachtung geringer und angesichts der begrenzten Möglichkeiten der Polizei nicht durchsetzbar.

4. Daten über die beobachteten Geschwindigkeiten, die unter ähnlichen Bedingungen ermittelt wurden und daher vergleichbar sind, zeigen, daß die durchschnittliche Geschwindigkeit auf Autobahnen in den meisten Mitgliedstaaten der Gemeinschaft nahe oder unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt (siehe Anhang 2). 50 bis 70% der Fahrer beachten diese Grenzwerte. In Deutschland beträgt die — bei trockenem Wetter und flüssigem Verkehr gemessene — mittlere Geschwindigkeit auf Autobahnen 130 km/h. Die mittlere Geschwindigkeit auf dem gesamten Autobahnnetz liegt bei allen Bedingungen unter 112 km/h.

II. Auswirkung der Geschwindigkeit auf die Sicherheit im Straßenverkehr

5. Die Zahl der Verkehrstoten in den Mitgliedstaaten nimmt seit 1970 ständig ab (siehe Anhang 4). Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht der einzige Faktor, der zu dieser steten Verbesserung beiträgt. Eine bessere Fahrzeugkonstruktion, der Ausbau des Straßennetzes, das Anlegen von Sicherheitsgurten, strengere Kontrollen auf Alkoholgenuß haben sich alle in derselben Richtung ausgewirkt.

6. Die Geschwindigkeit wirkt sich insbesondere im Zusammenhang mit den Verkehrs- und Wetterverhältnissen erheblich auf die Unfälle und ihre Folgen aus. Im allgemeinen besteht zwischen schweren Unfällen und hoher Geschwindigkeit ein Zusammenhang.

- Je höher die Geschwindigkeit, desto kürzer die Reaktionszeit.
- Je höher die Geschwindigkeit, desto länger der Bremsweg (siehe Anhang 6).
- Je höher die Geschwindigkeit — oder je größer der Unterschied zwischen der Geschwindigkeit der an einem Unfall beteiligten Fahrzeuge —, desto größer der Aufprall.

Wenn die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit gesenkt werden könnte, würde die Zahl der Unfälle, Toten und Verletzten verringert. Forschungsergebnisse weisen darauf hin, daß bei jeder Senkung der mittleren Geschwindigkeit um 1% die tödlichen Unfälle um 4%, Unfälle mit Personenschäden um 3% und alle übrigen Unfälle um 2% zurückgehen würden.

Die Verschärfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen am Ende der Ölkrise von 1973/74 zeigte die günstigen Auswirkungen verminderter Fahrgeschwindigkeiten auf die Sicherheit im Straßenverkehr. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 95 mph in den Vereinigten Staaten im Jahre 1974 während der Energiekrise führte zu einem Rückgang der tödlichen Verkehrsunfälle, der nicht anderen Fak-

Zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes — 121 — 680 70 — E — Ve 148/87 — vom 6. Februar 1987.

toren wie Verbesserungen der Fahrzeugkonstruktion oder dem Ausbau des Straßennetzes zuzuschreiben war. Schätzungen darüber, inwieweit die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 55 mph zu einer jährlichen Verminderung der Todesfälle im Straßenverkehr beiträgt, schwanken zwischen 2 000 und 4 000.

Auch in Europa hat sich mit der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. mit deren Verschärfung während der Energiekrise 1973/74 die Sicherheit verbessert. Der spezifische Beitrag von Geschwindigkeitsbegrenzungen als solchen gegenüber einer zurückhaltenderen Fahrweise zwecks Kraftstoffeinsparung läßt sich jedoch kaum abschätzen.

Anhang 4 zeigt die Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten in den Mitgliedstaaten seit den siebziger Jahren.

7. Autobahnen sind mit vier- bis sechsmal weniger tödlichen Unfällen oder Unfällen mit Personenschäden im allgemeinen verkehrssicherer als andere Straßen. Die Auslegung der Autobahnen ermöglicht eine längere Reaktionszeit und verringert durch die Trennung entgegengesetzter Verkehrsströme und die Beseitigung von Straßenkreuzungen die Unterschiede zwischen den Fahrgeschwindigkeiten. Der bessere Bau bietet die Möglichkeit auf Autobahnen, die Ziele der Sicherheit im Straßenverkehr mit höheren Höchstgeschwindigkeiten zu erreichen, was diese wiederum für Fahrzeuge attraktiv macht und so die Benutzung der übrigen, weniger verkehrssicheren Straßen verringert.

8. Die Aufprall- und die Bremsenergie eines Fahrzeugs hängen von dessen Gewicht ab. Dieser Faktor rechtfertigt, daß in allen Mitgliedstaaten für Lastkraftwagen auch wegen ihrer geringeren Manövrierbarkeit niedrigere Höchstgeschwindigkeiten gelten. Dieselben Faktoren rechtfertigen zusammen mit der Notwendigkeit einer größeren Sicherheit auch niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Kraftomnibusse. So gelten niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für Kraftomnibusse auf Autobahnen in allen Mitgliedstaaten, ausgenommen im Vereinigten Königreich.

„Einer der Kernpunkte in den Diskussionen um Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Art von Straßen, auf denen sie gelten sollen, ist die Akzeptanz solcher Begrenzungen durch die Fahrer. Umfangreiches Forschungsmaterial über das Fahrerverhalten läßt erkennen, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen, sollen sie eingehalten werden, realistisch sein müssen.

In diesem Zusammenhang sind die jüngsten Ergebnisse und Beobachtungen auf Autobahnabschnitten in der Bundesrepublik Deutschland, wo die Geschwindigkeit auf 100 km/h beschränkt ist, besonders aufschlußreich. Daraus geht hervor, daß die Fahrer bei „freier Wahl" folgende Geschwindigkeiten einhielten:

— bis zu 100 km/h	30 %
— 101 bis 110 km/h	23 %
— 111 bis 120 km/h	22 %
— 121 bis 130 km/h	15 %
— ab 131 km/h	10 %

Wo mit Polizeikontrollen gerechnet wurde, ging die Durchschnittsgeschwindigkeit um 3 km/h zurück, während bei echten Polizeikontrollen fast 100 % der Fahrer die Geschwindigkeitsgrenze einhielten."

III. Auswirkungen der Geschwindigkeit auf den Schadstoffausstoß der Fahrzeuge

9. Niedrigere Höchstgeschwindigkeiten außerhalb von Stadtgebieten verringern den Ausstoß, insbesondere von Stickoxiden. Stickoxide gehören zu den Substanzen, die für den sauren Regen und das Waldsterben in großen Teilen Europas verantwortlich sind. Aus Untersuchungen geht hervor, daß eine Senkung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten in der Gemeinschaft auf 100 km/h die Stickoxidemissionen um rund 300 000 t verringern würde. Das entspricht 10 % der Emissionen der privaten Kraftfahrzeuge und 3 % der Stickoxidemissionen aller Quellen.

Die umfangreichen Tests, die 1985 auf deutschen Autobahnen durchgeführt wurden (siehe Anhang 9), zeigen, daß eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 100 km/h die Stickoxidemissionen um 32 000 t oder 10 % senken würde. Dies würde 1 % der künstlichen Stickoxidemissionen in Deutschland ausmachen. Die Senkung wäre jedoch noch höher, wenn die Kraftfahrer die Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten (nur 30 % hielten sich daran) und für andere Landstraßen entsprechend niedrigere Grenzwerte gegolten hätten. Neuere Forschungsarbeiten in den Niederlanden und in der Schweiz lieferten ähnliche Ergebnisse.

Aus einem weiteren, weniger umfangreichen Test in der Bundesrepublik Deutschland ging hervor, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h die Stickoxidemissionen um 7 % verringert. Dieses Ergebnis zeigt, daß die Kraftfahrer eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h viel besser einhalten als eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (65 % Einhaltung gegenüber 30 %).

IV. Auswirkung der Geschwindigkeit auf den Kraftstoffverbrauch

10. Der Kraftstoffverbrauch nimmt mit der Geschwindigkeit und in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit und der Größe des Motors zu. Eine erhebliche Auswirkung auf den Kraftstoffverbrauch in der Gemeinschaft durch Änderungen der Fahrgeschwindigkeit würde sich nur auf Autobahnen und ähnlichen Straßen ergeben.

Der Rat verlangte auf seiner Tagung „Energie" vom November 1984 eine Untersuchung darüber, wie sich Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Energieverbrauch auswirken, weshalb die Kommission eine Untersuchung dieser Frage einleitete, deren Ergebnisse im Laufe des Jahres 1986 vorliegen dürften.

V. Weitere Auswirkungen der Geschwindigkeit

11. Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Produktivität des Verkehrs lassen sich nicht einfach beurteilen. Es liegt jedoch auf der Hand, daß der Zeitgewinn auf einer gegebenen Reise bei hohen Geschwindigkeiten verhältnismäßig gering ist (siehe Anhang 5).

Die Auswirkung einer Einführung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und möglicherweise auf anderen Landstraßen für europäische Kraftfahrzeughersteller ist ebenfalls schwer zu beurteilen. Die einen sagen, daß niedrige Höchstgeschwindigkeiten die Verwendung von Personenkraftwagen für Geschäftsreisen verringern und die Inlandsmärkte für besondere leistungsfähige Personenkraftwagen beschränken würden. Die anderen meinen, daß niedrigere Höchstgeschwindigkeiten sich kaum auswirken würden: „leistungsfähige Personenkraftwagen" werden derzeit auf Märkten mit niedrigen Höchstgeschwindigkeiten wie den USA verkauft.

VI. Schlußfolgerungen

12. Die in der Gemeinschaft und anderswo gewonnenen Erkenntnisse legen den Schluß nahe, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu einer geringeren Zahl von Verkehrstoten und -verletzten, einer geringeren Umweltbelastung und einer größeren Kraftstoffeinsparung führt. Solange die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht erheblich unter den Fahrgeschwindigkeiten der meisten Kraftfahrer festgesetzt werden, wird es keine nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrs bzw. die Kraftfahrzeugherstellung geben.

Da immer mehr Fahrer die Grenzen der Gemeinschaft, in der bis 1992 der Binnenmarkt verwirklicht werden soll, überqueren, ist es unvernünftig, daß für dieselbe Art von Verkehrswegen unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten. Änderungen von gemeinschaftsweiten Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten allenfalls für örtliche Verhältnisse gestattet sein.

13. Die Kommission ist daher der Ansicht, daß die Gemeinschaft eine Richtlinie zur Festlegung gesetzlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen erlassen sollte. Diese Richtlinie sollte die verschiedenen Überlegungen im Zusammenhang mit der Sicherheit im Straßenverkehr, den Umweltbelastungen, dem Energieverbrauch und dem Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen in der Industrie und im Verkehr berücksichtigen.

Diese Richtlinie sollte auf folgenden Überlegungen beruhen:

— Die Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen für alle Straßen der Gemeinschaft und für alle Verkehrsarten gelten. Sie müssen rechtlich zwingende Wirkungen haben. Im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht sollten die Mitgliedstaaten eine präzise rechtliche Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen festlegen.

— Geschwindigkeitsbegrenzungen für Personenkraftwagen und Krafträder auf Autobahnen sollten den Bau und das Verkehrsaufkommen der Autobahnen, Umweltfaktoren wie den Schadstoffausstoß und die Lärmbelastung sowie die Annehmbarkeit und daher die Durchsetzbarkeit der Geschwindigkeitsbegrenzungen berücksichtigen. Dies könnte zu differenzierten Geschwindigkeitsbegrenzungen für Personenkraftwagen aufgrund einer „normalen Höchstgeschwindigkeit" von 120 km/h führen.

  Auf Zubringerautobahnen, die kein hohes Verkehrsaufkommen haben und als verkehrssicher gelten, könnte die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit höher sein als die „normale Höchstgeschwindigkeit". Auf Autobahnen, die ein hohes Verkehrsaufkommen haben, in der Nähe von oder durch Stadtgebiete verlaufen, viele Zufahrten aufweisen oder durch Gebiete verlaufen, in denen die Umwelt besonders geschützt werden muß, könnte die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit niedriger sein als die „normale Höchstgeschwindigkeit".

— Auf allen anderen Landstraßen sollten niedrigere Höchstgeschwindigkeiten als die „normale Höchstgeschwindigkeit" auf Autobahnen festgesetzt werden. Dies böte den doppelten Vorteil, daß der Verkehr auf Autobahnen mit ihrer höheren Verkehrssicherheit gelenkt und die Schadstoffemissionen erheblich gesenkt würden, da der größere Teil des Verkehrs auf diese Straßen entfällt. In den meisten Mitgliedstaaten beträgt der Geschwindigkeitsunterschied 30 km/h.

— Für Nutzkraftfahrzeuge sollten erheblich niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen als für Personenkraftwagen festgesetzt werden.

— In Stadtgebieten sollten die Geschwindigkeitsbegrenzungen beibehalten werden, da sie dort bereits weitgehend vereinheitlicht sind.

14. Nach einer eingehenden Konsultierung aller Beteiligten wird die Kommission im ersten Halbjahr 1987 einen Vorschlag für eine Richtlinie des Rates nach Artikel 75 des Vertrags unterbreiten.

Anhang 1

Die wichtigsten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen
in km/Stunde

Straßen-kategorie	Außerhalb geschlossener Ortschaften												Innerhalb geschlossener Ortschaften
	Pkw			Busse ohne Anhänger			Lkw einschließlich Fahrzeugkombinationen			Motorräder ohne Beiwagen			
	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	
B	120	120	90	90	75	75	90	90	60	120	120	90	60
DK	100	80	80	70	70	70	70	70	70	100	80	80	50
D	130[*]	130[*]	100	90[a]	80[a]	80[a]	80	60	70	130[*]	130[*]	100	50
F	130	110	90	90[b]	90[c]	90	80[e]	80	60[f]	130	110	90	60
GR	100	80	80	70	70	70	60	60	60	80	80	80	50
IRL	88	88	88	80[j]	80[j]	80[j]	56[k]	56[k]	56[k]	88	88	88	48
I	140[g]	110[h]	110	90[b]	70[d]	70[d]	80[b]	60[c]	60	130	130	100	50
L	120	90	90	75	75	75	60	60	60	120	90	90	60
NL	100	100	80	80	80	80	80	80	60	100	100	80	50
UK	112	112	97	112	97	80	97	80	64	112	112	97	48
E	120	100	90	100	90	80	100	80	70	120	100	90	60
P	120	90	90	100	80	70	80	70	60	120	90	90	60
A	130	100	100	100	80	80	70	60	60	130	100	100	50
CH	120	80	80	100	80	80	80	80	60	120	80	80	50

I = Autobahnen
II = Schnellstraßen
III = Sonstige Straßen

Anmerkungen:

*) Lediglich empfohlen
a) 100 für (vom TÜV) zugelassene Busse
b) 130 für Fahrzeuge bis 10 t (8 t in Italien)
c) 110 für Fahrzeuge bis 10 t (8 t in Italien)
d) 100 für Fahrzeuge bis 8 t
e) 90 für Fahrzeuge zwischen 10 und 19 t zulässiges Gesamtgewicht
f) 80 für Fahrzeuge zwischen 10 und 19 t zulässiges Gesamtgewicht
g) Nach unten abgestuft, 90 bei den kleinsten Pkw
h) Nach unten abgestuft, 90 bei den kleinsten Pkw
j) Ein Deck; Doppeldecker 64 km/h
k) Sattelkraftfahrzeuge 64 km/h

Anhang 2

Geschwindigkeitsbegrenzungen und beobachtete Geschwindigkeiten bei Personenkraftwagen auf Autobahnen

in km/h

	Offizielle Geschwindigkeitsbegrenzung	Beobachtete Geschwindigkeiten					
		Durchschnitt		85%-Wert		schneller als zulässig (in %)	
		flüssiger Verkehr[c]	Gesamtes Autobahnnetz[d]	flüssiger Verkehr[c]	Gesamtes Autobahnnetz[d]	flüssiger Verkehr[c]	Gesamtes Autobahnnetz[d]
Bundesrepublik Deutschland	130	130	112	151	139	*45*	*25*
Frankreich	130	125		143		*34*	
Italien	140[b]	125		143		*29*[e]	
Vereinigtes Königreich	112		109		127		*40*
Belgien	120	112		126		*26*	
Niederlande	100	117	106	130	120	*57*	
Dänemark	100	102		112		*51*	
Österreich	130	132				*53*	
Schweiz	120	120				*45*	
USA[f]	88		95			*74*	

Anmerkungen:

a) Empfohlen
b) Für Pkw 1300 cm^3
c) Quelle: ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil Club)
d) Quelle: Amtliche Angaben von Regierungsstellen
e) Schneller als 130 km/h (in %)
f) Interstate Highways durch ländliche Gebiete — sämtliche Fahrzeuge

Der *85%-Wert* bedeutet, daß 15% der Kraftfahrer die in dieser Spalte angegebene Geschwindigkeit überschreiten.

Anhang 3

Auswirkung der Geschwindigkeit auf den Stickoxid-Ausstoß von Fahrzeugen

1. Stickoxid (NO_x)-Emissionen von Pkw nach EWG-Kategorien: derzeitige und vorgeschlagene künftige Werte

in g/km

Hubraum-(größe)	Außenstädtische Straßen [1]		Autobahnen [2]		Innerstädtische Straßen	
	Standard 15,04	künftiger Wert	Standard 15,04	künftiger Wert	Standard 15,04	künftiger Wert [3]
– 1 400 cm^3	2,3	1,6	3,5	2,4	2,1	1,5
1 401 – 2 000 cm^3	2,5	1,1	5,2	2,2	2,4	1,0
2 001 cm^3 +	3,0	0,6	7,0	1,4	2,7	0,875

[1] Bei konstant 90 km/h
[2] Bei 110, 120, 130 km/h für kleine, mittlere, große Fahrzeuge
[3] Basierend auf Test-Grenzwerten von 6g, 4g und 3,5g

2. Stickoxid (NO_x)-Gesamtemissionen in der EWG 1990 (nach Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen)

in Mio. Tonnen

Jahr	NO_x-Werte	EWG neu	EWG neu	EWG neukw + 5g/Test kleine Pkw	EWG neu + 5g/Test kleine Pkw	EWG neu
	Geschwindigkeit	keine Veränderung	90 km/h	keine Veränderung	90 km/h	100 km/h
1990		3,01	2,62	3,01	2,62	2,71
2000		1,84	1,60	1,77	1,54	K. A.
2005		1,56	1,39	1,41	1,24	K. A.

K.A. = keine Angaben

Anhang 4

Verkehrstote in der Gemeinschaft 1970 bis 1984

Wie von den einzelnen Ländern gemeldet

	1970	1973	1975	1978	1980	1981	1982	1983	1984 [b])
D	19 193	16 302	14 870	14 662	13 041	11 674	11 608	11 732	10 199
F	15 034	15 469	12 996	11 957	12 384	12 190	12 030	11 677	11 525
I	10 208	10 728	9 511	7 965	8 537	8 072	7 706	7 685	7 184
NL	3 181	3 092	2 321	2 294	1 997	1 807	1 710	1 756	1 615
B	1 544	2 905	2 346	2 589	2 396	2 216	2 064	2 090	1 893
L	132	108	124	102	98	100	75	85	70
UK	7 771	7 406	6 679	7 119	6 182	6 069	6 150	5 539	5 703
IRL	540	592	586	628	564	572	533	535	465
DK	1 208	1 132	827	849	690	662	658	669	665
GR	931	1 076	1 060	1 173	1 225	1 354	1 557	1 586	
E [a])	5 456	6 193	5 833	6 967	6 522	6 409	5 832	6 066	6 275
P [a])	1 842	1 706	3 479	2 825	2 941	2 950	2 764	2 831	
EUR-12 [a])	69 300	68 700	62 600	60 900	58 500	55 800	54 300	53 800	
USA	52 627	55 800	44 525	52 411	51 091	49 301	43 945	42 500	
J [a])	21 795	18 946	14 030	11 418	11 388	11 335	11 795	12 376	12 041

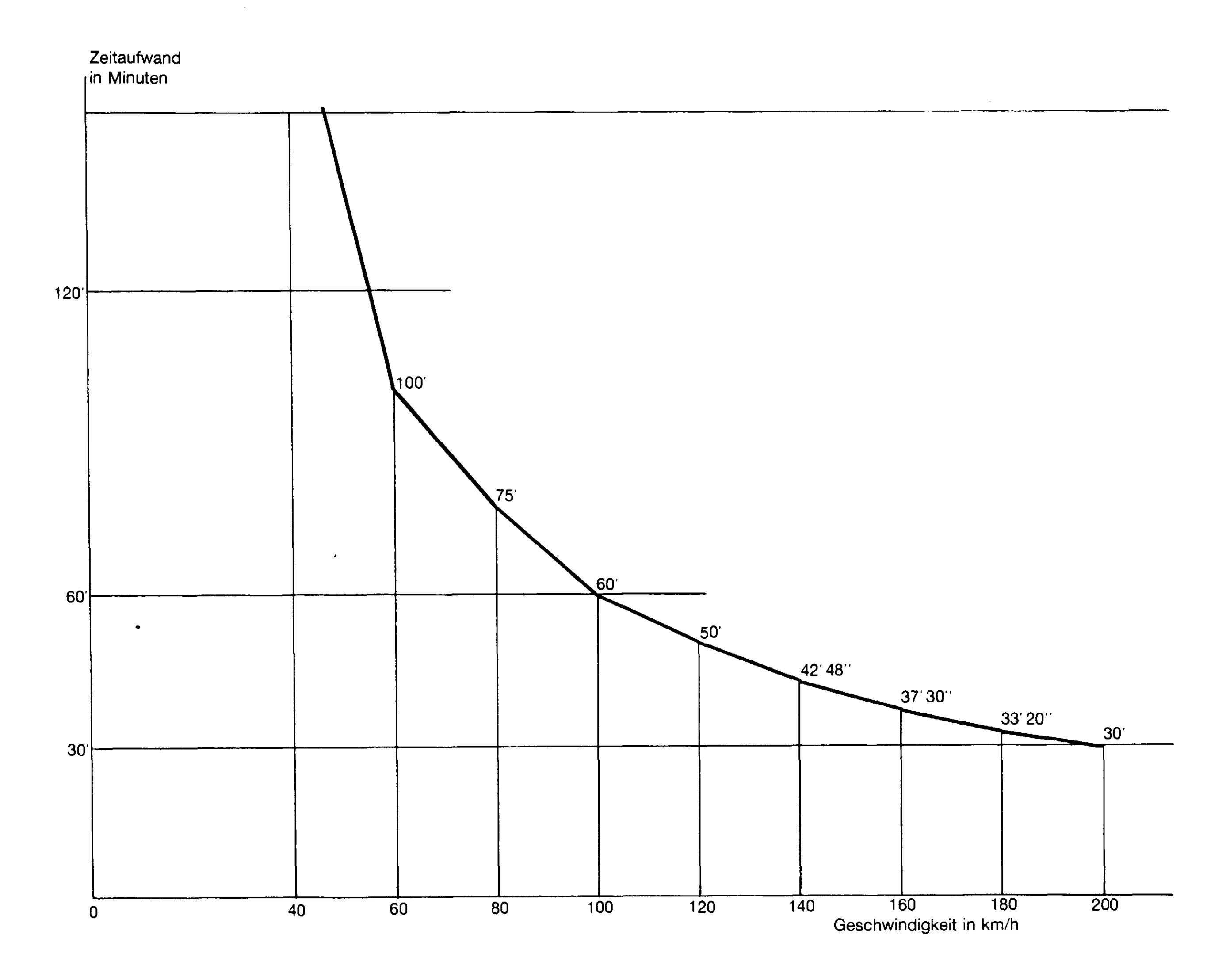
Quelle: Eurostat und CEMT

[a]) Umgerechnet auf Verkehrstote in 30 Tagen; Berichtigungsfaktoren:
I = 1,07
F = 1,09
GR = 1,09
E = 1,3
P = 1,3
J = 1,3

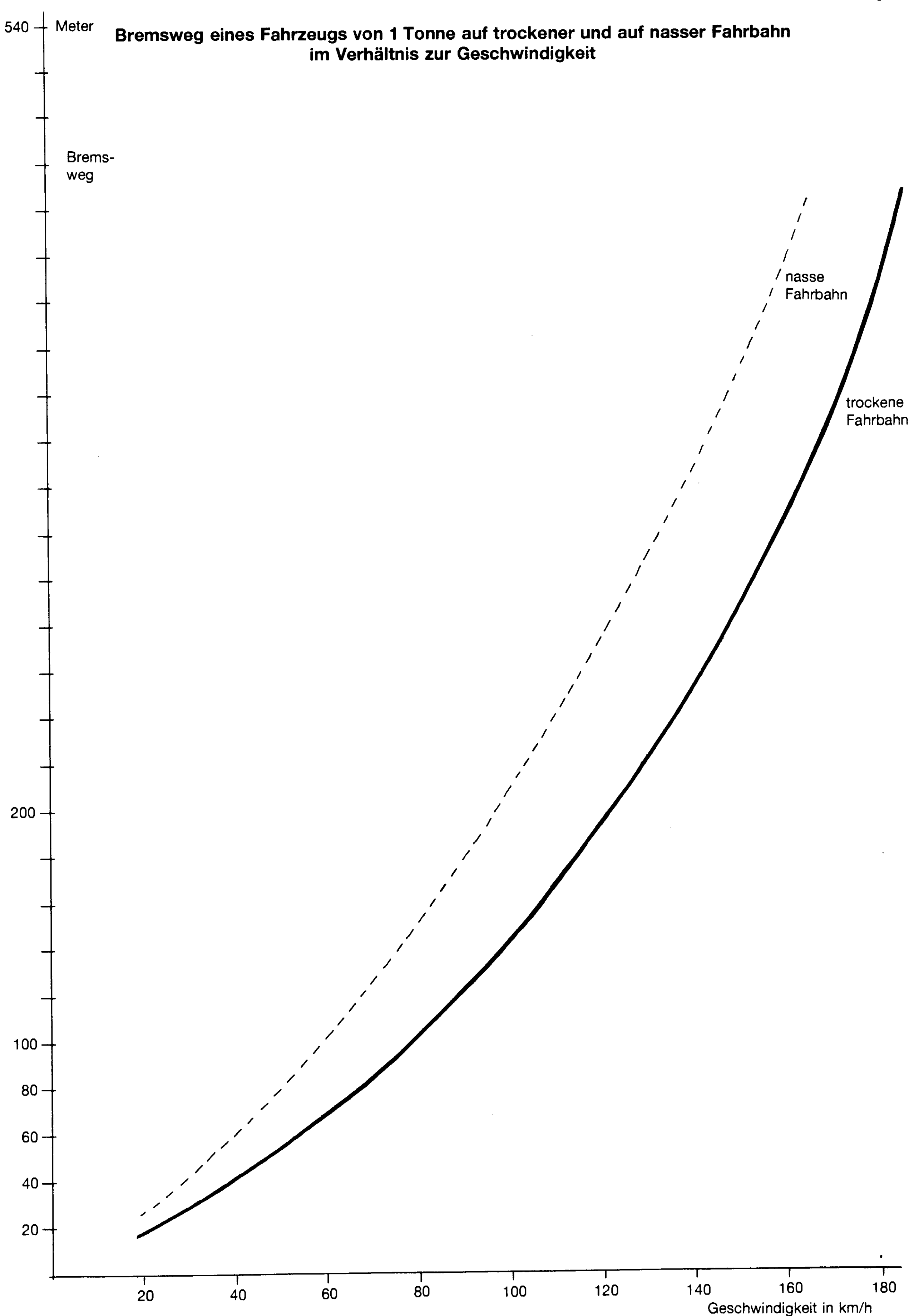
[b]) Vorläufig

Anhang 5

Zeitaufwand für das Zurücklegen einer Entfernung von 100 km bei durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten von 40 km/h bis zu 200 km/h



Anhang 6


540
Meter
Bremsweg eines Fahrzeugs von 1 Tonne auf trockener und auf nasser Fahrbahn im Verhältnis zur Geschwindigkeit
Brems-
weg
nasse
Fahrbahn
trockene
Fahrbahn
200
100
80
60
40
20
20
40
60
80
100
120
140
160
180
Geschwindigkeit in km/h

Anhang 7

Ergebnisse eines Großversuchs — Bundesrepublik Deutschland — November 1985

Geschwindigkeiten auf Autobahnen, Emissionen und Kraftstoffverbrauch

Geschwindigkeitsbegrenzung		km/h	130 *)	100		100 [1])	120
Durchschnittsgeschwindigkeit		km/h	115	105		(103)	(112)
Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch die Kraftfahrer		(%)		*30*		*(40)*	*(65)*
Emissionen					Rückgang in % infolge der Einführung niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten		
					130 −100	*130 −100 [1])*	*130 − 120*
Kohlenmonoxid	CO	in 1 000 jato	1 140	1 004	*11,9*	*(15)*	*(8)*
Kohlenwasserstoffe	HC		98,2	96,6	*1,7*	*(2)*	*(1)*
Stickoxid	NO_x		310	278	*10,4*	*(13)*	*(7)*
Schwefeloxid	SO_2		6,3	5,9	*6,2*	*(8)*	*(5)*
Blei (Tonnen)	Pb		770	714	*7,3*	*(9)*	*(5)*
Kraftstoffverbrauch		in 1 000 jato	5 878	5 466	*7,0*	*(9)*	*(5)*

*) Empfehlung
[1]) Strengere Durchsetzung und daher höherer Wert
Die Zahlen in Klammern ( ) sind Schätzwerte, die auf einzelnen Teststrecken und auf Sensitivitätserwägungen beruhen.
Quelle: VdTÜV (Verband der Technischen Überwachungsvereine), Essen

Fiche d'impact de certains actes législatifs sur les PME et l'emploi

1. Obligations administratives decoulant de l'application de la legislation pour les entreprises:
   Neant
2. Avantages pour l'entreprise:
   Non
   Lesquels:
3. Inconvenients pour l'entreprise
   (coût supplémentaire)
   Non
   Consequences:
4. Effets sur l'emploi:
   Neant
5. Y a-t-il eu concertation prealable avec les partenaires sociaux?
   Non
   Avis des partenaires sociaux:
6. Y a-t-il une approche alternative moins contraignante?
   Non

Bericht des Abgeordneten Börnsen (Bönstrup)

Die in der Anlage wiedergegebene EG-Vorlage wurde durch Bundestags-Drucksache 11/139 Nr. 3.148 vom 3. April 1987 nach § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr federführend zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 3. Juni 1987 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Die EG-Kommission begründet in ihrer Vorlage die Notwendigkeit, allgemeine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und Landstraßen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft einzuführen. Sie erwartet von einer solchen Regelung niedrigere Unfallzahlen, eine Verminderung des Schadstoffausstoßes und deutliche Einsparungen an Kraftstoff.

In der vorliegenden Mitteilung wird eine EG-Richtlinie angekündigt mit folgendem Inhalt:

- Tempolimit von etwa 120 km/h auf Autobahnen,
- ein höheres Tempolimit für Zubringerautobahnen mit geringem Verkehrsaufkommen, ein niedrigeres Tempolimit auf Autobahnen mit hoher Verkehrsdichte (insbesondere Stadtautobahnen),
- auf Landstraßen eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit als auf Autobahnen (etwa Tempo 90 km/h).

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Die Vorlage wurde bei den Ausschußberatungen wie folgt unterschiedlich bewertet:

1. Die Vertreter der CDU/CSU-Fraktion und der FDP-Fraktion lehnen die Vorlage nachdrücklich ab aus folgenden Gründen:
   - Es fehle an einer Kompetenz des Rates der Europäischen Gemeinschaft für derartige Regelungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs.
   - Autobahnen seien die sichersten Straßen. Durch die vorgesehenen Geschwindigkeitsregelungen würde sich die Attraktivität der Autobahnen vermindern; es entstände die Gefahr, daß zahlreiche Verkehrsteilnehmer mit der Folge erhöhter Unfallzahlen auf weit weniger sichere Bundes- und Landstraßen abwandern.
   - Zur Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen müßten Polizeikräfte von anderen Stellen des Straßennetzes abgezogen werden, so daß dort erhöhte Unfallzahlen zu befürchten wären.
   - Der Abgasgroßversuch habe gezeigt, daß auch eine wesentliche Verminderung der schädlichen Abgase durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen nicht erreicht werden könne.
   - Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen wären ein Hindernis für die Weiterentwicklung der Kraftfahrzeugtechnik.
2. Die Vertreter der SPD-Fraktion und der Fraktion DIE GRÜNEN haben der Vorlage zugestimmt. Sie haben dafür folgende Gründe vorgetragen:
   - Die vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzungen würden zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluß auf den Autobahnen führen. Auf diese Weise würde sich die Zahl der Unfälle weiter deutlich vermindern, wie Forschungsergebnisse und praktische Erfahrungen z. B. in den USA bewiesen hätten.
   - Eine Verminderung der Spitzengeschwindigkeit würde zu einem verminderten Treibstoffverbrauch und damit auch zu verminderten Schadstoffabgasen führen.
   - Die Bundesrepublik Deutschland sei das einzige Land in Europa ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen. Einheitliche Regelungen für den gesamten Bereich der Europäischen Gemeinschaft wären gerade für ein Transitland wie die Bundesrepublik Deutschland von besonderer Bedeutung.

In der Schlußabstimmung hat der Verkehrsausschuß mit Stimmenmehrheit die Vorlage abgelehnt.

Bonn, den 3. Juni 1987

Börnsen (Bönstrup)

Berichterstatter







Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333